

Årsmötet ...

... avhölls den 17 november i Stockholm. 21 personer närvarade. Till ordförande för kommande år omvaldes Sven-Olof Lundberg. Till kassör nyvaldes Bosse Jernberg från Kungsängen, till vardags seglande ketchriggade L31:an *Lufsa*. Avgående kassören Nina Nilsson avtackades för sitt mångåriga arbete. Årsavgiften oförändrad 100 kr. Nils "Ocka" Pettersson, Sällskapets grundare och primus motor, valdes enhälligt till hedersmedlem.

Kommande aktiviteter: Vinterträff preliminärt lördag **9 mars** 2013; båtträff i Norrviken **1-2 juni** och i Finnhamn **14-15 september**.

Efter årsmötet berättade Roland Andersson till bilder om sin senaste långsegling med L38:an *Octav* till bl.a. Rio de Janeiro.



Pensionärsanpassning av båten.

De senaste åren har jag tittat efter någon form av ankarspel/vinsch. Stävankaret, CQR 21 kg och sex meter kätting blir 30 kg att få upp. Akterankaret, Brucekopia 15 kg. Även med hjälp av skotvinscharna blir det tungt att få upp. Traditionellt ankarspel, stävankare och 60 m kätting är nog bra för oceansegling och svajankring mot en öppen horisont men känns för häftigt när man mest ligger med akterankaret. Dessutom tungt, dyrt och kättingboxen tar plats i båten.

Det finns numera en stor mängd varianter av ankarspel. Kätting och lina, bandrulle, kabelarhjul och blyad lina m.fl. Elmotorn över eller under däck. En del modeller består av två delar vilket innebär att däckets över och undersida måste vara parallella för att inte brytningar och läckage skall uppstå. Helst ville jag ha något som når både stävankaret och akterankaret. Strömförbrukningen är ju ganska hög så helst skall det vara frifall så man inte behöver förbruka ström att lägga i ankaret.

Efter att ha kollat in vad som finns på marknaden fastnade jag för en ankarvinsch som heter QUICK TOTEM TM1000. Den är en komplett enhet som ej behöver tas isär för montering. Elmotorn sitter i linje med trumman och driver en planetväxel. Monteras med 4 M8 skruv. På min modell av L32 är sargarna breda så jag fick plats med den framför skotvinschen. Nu kan jag dra upp både stäv- och akterankaret. Dessutom blev kablarna, 25 mm², till batteriet korta. Jag langar i ankaret som vanligt. När jag tar upp det drar jag mig ut till ankaret för hand. Därefter är det bara att linda linan några varv runt vinschen, trampa på fotkontakten och vips kommer

ankaret upp med 15 m/minut. Det blir bara någon minut att köra vinschen så strömförbrukningen blir inte så hög.



Passade även på att montera en kraftig spolpump. Johnson SPX WD 5.2. Nu kan jag stå i sittbrunn och nå att spola av hela båten, inklusive peket.

Som tur var hann jag installera både vinsch och pump innan sjösättning. Eftersom jag blev sjuk i våras var det rätt tidpunkt att förenkla ankring och rengöring. Hittills har det fungerat som tänkt.

Sven-Olof Lundberg, L32 Moby Dick

Om ensamsegling och annat.

Reflektioner i skissboken:

"Jag har funnit en naturhamn i närheten av *Frejas* nya hemhamn.

En koster nalkas.

Här finns en brygga, ett grilltak och ett torrdass ett stycke ifrån den klippan jag valt att ta iland vid. Vid bryggan är det liv och rörelse, det är tydligen ett populärt ställe att fira veckoslutet på. Jag ligger dock hellre för mig själv, trots att landstigningen är besvärligare, klippan är brant och hal.

Kostern är försedd med peke och dubbla försegel.

Jag har kommit själv, ensam. En kort sträcka, först slör, sedan stiltje, därefter varierande vindar, till slut kryss. NO har blivit SW.



Kostern glider sakta och majestetiskt förbi, vidare i den utdöende aftonvinden. Jag slår upp segelnumret i "Seglarens Årsbok". Det finns inte där.

Jag erfar lycka. Om jag fick mitt liv framför mig på ett snöre och till uppgift att peka ut de lyckligaste stunderna skulle detta vara ett sådant tillfälle. Att segla ensam och få ligga avskilt från den stojande gemenskapen.

Det är oroväckande att finna sig vara så osocial. Facebook får stå för informationen till omvärlden.

Det finns lite rödvin i foliepåsen som rivits ut ur lådan under senaste seglats. Kanske ett glas. Jag överväger om jag skall hålla upp det. Det är bra som det är också.

Till middag äter jag en burk med jättebönor i tomatsås. Det kommer tomatsås på t-skjortan när jag slevar i mig direkt från kon-



servburken, men jag bryr mig inte om att byta. Här är det ingen som ser. Det har varit kallt för att vara i medlet av augusti, men nu är det klart och solen lyser in i kajutan. Det kommer att bli en fin solnedgång om ett par timmar. Då skall jag fotografera *Freja* som avtecknar sig mot den nedgående solen och lägga ut bilden på Facebook.

I natt har de lovat rikligt med stjärnregn. Jag tror ändå inte jag tänker vaka."



Det är inte allom förunnat att äga en segelbåt. Det är knappast troligt att alla ens skulle vilja äga en sådan, även om de hade de finansiella resurserna. Ägandet är förknippat med en rad olägenheter då det gäller iståndsättandet och uppbavandent. Båtar, i synnerhet om de är byggda i trä, skall slipas, målas och lackas på våren, delar som farit illa måste bytas ut, avtal om sjösättning och riggning måste ingås, de utensilier som fraktats bort till vintern måste åter forslas tillbaka, skyddskonstruktioner som byggts upp kring båten på hösten måste rivas o.s.v.

Kort sagt, det sunda förnuftet talar för att hyra båt, om man överhuvud måste segla. Men detta förnuft tar sällan känslaspekter i betraktande; tillfredställelsen med att vakna upp i en personligt inredd kajuta i en med egna händer iståndsatt båt kan inte jämföras med att vistas i en hyrd farkost.

Drömmar om längre seglatser har förekommit. Över Atlanten. Jordan runt. Många har gjort det. Pensionärer. Handikappade. Tonåriga flickor. Det har skrivits många böcker om dessa äventyrliga strapatser. Tanken att fågelfri driva från hamn till hamn är gäckande. Man har seglat långt också med Laurinkostrar. Idag finns det navigations- och säkerhetsutrustning som gör företaget mindre riskabelt än under pionjärerens tid. Barnen är vuxna. Pensionsåldern är passerad. Ingenting hindrar. Förutom eventuellt de ekonomiska realiteterna. Och bristande mod.

Det finns ännu mycket att se på Östersjön. Finlands och Sveriges skärgårdar lär vara oöverträffade i skönhet. Inget tidvatten att räkna med. Sjöroveriet är inte utbrett. Hamnavgifterna är överkomliga om

man nöjer sig med gästhamn varannan eller var tredje natt. De baltiska länderna bjuder på, om inte skärgård, så i varje fall ett visst mått av exotik.

Ombord har radion blivit det främsta massmediet. Diverse sommarpratere har fått dräpande kommentarer, musiken har kritiserats, nyheternas vanligtvis sommartid bedövande torra tutas timligen ut utan större förändringar. Det är som om vad som helst kunde duga som nyheter bara utsändningstiden fylls. I hamn hålls radion inombords, i lugnt väder får den komma ut i sittbrunnen men i hårt väder är den inte i användning. Vid ensamsegling lyssnar skepparen till utbudet via hörlurar från telefonen. Kanalen i hemlandet är oftast Vega, besättningen hör till målgruppen men musikutbudet är bedrävligt. I Sverige är det svårt att sälla. Vi har inte hittat en tillräckligt effektiv mottagare.

Segling är en ypperlig fritidssysselsättning för den oroliga själen. För oss som inte står ut med att sitta stilla, att ingenting händer. I segelbåten kan åtminstone jag sitta stilla timtals. Man är ju ändå på väg. Att båten inte längre hör till de snabbaste gör bara njutningen längre. Om man inte står ut med sysslösheten kan man justera segelsättningen, tillreda en bit mat eller koka en kopp kaffe, studera sjökortet för att se ut en lämplig etapphamn eller ta fram kameran för att föreviga det omgivande landskapet.

Jag fortsätter att knega för mitt levebröd så länge orken håller och kajkar omkring i skärgården med sambo, släkt och vänner under sommarmånaderna. Och ibland åker jag ut för mig själv och njuter.

Rolf Grandell, s/y Freja, FIN 11388

En septemberfärd

Passagerarbåten till Finnhamn var tio minuter försenad. Hoppas bara skepparn haft tålmod att vänta. Ja där ligger ju *Sarang* och håller ett stycke från bryggan, skönt! Så fort turbåten backat ut kommer *Sarang* närmare och jag kan utan besvär ta klivet ombord när skepparn styr upp längs ångbåtsbryggan. Ner med bagaget under däck och så upp med seglen. Västanvinden är frisk och vi gör en runda in i viken där flera Laurinkostrar fortfarande ligger kvar efter träffen.

Efter några slag sträcker vi söderöver längs Möja och över Kanholmsfjärden ner mot Runmarö. Ut på Gråskärsfjärden bär det, mer vind ju längre ut vi kommer. Vi tar ett rev i storen och kryssar in norr om Bullerö och vidare mot Koxviken, där ankaret går i botten vid halvsjutiden. Solen försvinner bakom bergen och en god middag avnjuts i den trivsamma salongen.



Tidig lättning. Vinden har gått mer sydlig och det blir hård segling förbi Gillinge och genom sundet under huset på Mörtö Bunsö. Tanken var att segla väster om Ornö men vid Ornö huvud får vi för oss att det nog är trevligare att segla på andra sidan. Kymmendö sund bjuder som vanligt på oberäknliga vindar och det är inte lätt att hålla fart på båten i de lömska kasten. Och motström är det. När vi skulle vända i den smalaste passagen, mellan berget och pricken, tyckte skepparn att vi hade för dålig fart för vändning och beordrade mig stå på ”lite till”. Det bar sig inte bättre än att båten fastnade på grynnan bakom pricken. Med bräck i focken och hjälpt av ett lämpligt vindkast vred sig båten loss av sig självt och vi kom till slut igenom sundet.

Vinden tilltog långsamt, mesan revades och vid Fjärdlång var det dags att bärga storen då båten blev alltför svårhållen. Utan storsegel tog vändningarna lite längre tid och vi började bli smått oroliga för att focken skulle spricka. Som den smattrade i vändningarna! I lä av en högre holme lyckades vi rulla in några varv på seglet och kryssade vidare. På radion hade det varnats för 19 m/s och nu syntes det inte otroligt att prognosen kanske skulle slå in.

Passagen genom Långbälingsund blev otäck. Kraftig motström och inte tillräcklig plats för att hinna få upp farten mellan slagen. Här blev det som väl var inte tal om att ”stå på lite till”, därtill var sjön alltför farlig. Med stöttning av motorn fick vi marginaler att kryssa igenom och kom så småningom ut på Mysingen. Att fortsätta kryssa sydvart på den fjärden hade inte varit roligt. Vi beslutade sätta västlig kurs och stormade med sju knop fram i halvvind för de små seglen.

Trots kanske inte mer än 20 kvadratmeter uppe var båten svårstyrd i den grova sjön och det var med en känsla av lättnad vi lät ankaret gå i lä av Vitsgarn för att slicka såren och intaga en välbehövlig lunch. Seglingen hade varit så påfrestande och navigeringen tidvis så kinkig att till och med revsuparna hade glömts bort!

Efter lunch slogs den lilla innerfocken under och för motor gick vi sydvart i lugnare vatten inne på Horsfjärden. Söder om Muskö fortsatte kryssen i något mindre vind mot Nynäshamn. Rune mötte på

Avsändare: Laurinkostersällskapet
c/o Bergman
Sommarvindsvägen 14
133 32 SALTSJÖBADEN

kajen och skjutsade oss till krogen där en välsmakande thaimiddag intogs.



Dagen efter tog sig *Sarang* för motor genom Dragets kanal och seglen hissades inte förrän vid Konabbsfjärden. Det blåste sydligt omkring 10 m/s. Efter ett antal vändningar kom vi via Krokskärshålet ut på lite större vatten och fick till en början god gång västvärt.

Senare avtog vinden och vi låg och rullade en bra stund innan skepparn av barmhärtighet startade motorn så vi kom in i lugnvatten vid Trätbådan. Efter Sävsundet började förberedelserna för dagens höjdpunkt: sillunchen. Skepparn satte på potatis och ägg och det hade knappt hunnit börja puttra i grytorna förrän vinden kantrade på sydväst och hastigt ökade. Korta slag mellan prickarna vid Bergö och skepparn for upp och ned mellan sjökort och grytor. Storen bärgades och det började regna. Fladen vid Stendörren var upptagen av en motorbåt så vi tog oss vidare till Vasskroksholmarna där vi ankrade i ett riktigt blåshål – men med fri havsutsikt! Som regnet var i det närmaste horisontellt kunde sillen intas i skydd av suffletten. Till kaffet mojnade det något och vi tvingades ner under däck. Då det värsta regnet var över hade vi hunnit diska klart och som vinden nu i det närmaste hade försvunnit fortsatte vi för motor genom de fina lederna till Oxelösund.

Dagen därpå, efter morgonens första rapport, lämnade vi den av dyning besvärade gästhamnen i O-sund och gled i soluppgången stilla fram i en god ledande bris. Vi hade fått nog av motvinden och styrde nu tillbaka för att njuta av de fina skärgårdslederna igen.

Då solen stod som högst på himlen ankrade vi i gott lä mittemot Källskärs fyr och intog återigen en sillunch, denna gång i skjortärmarna. Som jag måste vara tillbaka till jobbet dagen därpå bestämde

skepparn resolut att ”då seglar vi hem dig till Trosa”. Mesan var fortfarande hissad och vattnet grunt varför lättningen gick på ett ögonblick. Så kom storseglet upp och kursen sattes mot världens ände.

I sol och lagom vind gled vi sålunda ett par timmar senare plötsligt ut på Stadsfjärden. Det kom lite oväntat att vi var så nära målet, kanske solskenet och lunchen hade gjort oss något dästa. Vi rådslag om vi skulle segla upp för ån och försöka vända i gästhamnen eller om vi skulle lägga till i gästhamnen. För bägge alternativen syntes det emellertid lämpligt att innan den prickade rännan bärga storen. Så gjordes, och tur var det, för inne i rännan kom plötsligt den s.k. tilläggningsköraren, en styv sydväst. *Sarang* stack iväg med en ryslig fart. Skepparn slet som en galärslav med att minska focken men det tycktes inte göra någon skillnad på farten. Vid sista pricken frågade jag vilken väg vi skulle välja. ”Ta gästhamnen” blev svaret. Rodret överläts – inte ville jag bli ansvarig för eventuella följder! Focken var nu helt inrullad men båten bara fortsatte att vältra sig fram. Medan skepparn försökte ta ut svängen utan att få gipp i mesan insåg jag att vi glömt att ta fram förtöjningsgods. Rorkulten hölls upp så jag kunde sticka in en arm under akterluckan efter en lina.



Då var båten redan på väg in mellan bojarna och allt gick i ett rasande tempo. När jag hann fram på fördäck var det bara att kliva iland och knyta fast.

*Ser något ut att gå på tok,
försök synas lugn och klok;
vilket i varje fall ser snyggt ut . . .*

förmanade skepparn medan andningen långsamt återgick till normalt tempo. Men allt gick ju bra också denna gång. En värdig final på en minnesrik resa.

T.W.